

**ANALISIS PERMINTAAN JASA ANGKUTAN BUS
TRAYEK MAKASSAR – WATAMPONE VIA CAMBA**

Marniati Syam¹

ABSTACT

The aim of the study was to discover the effect of family income, travel expenses, duration of travel, convenience, and travel management on demand of bus transportation from Makassar to Watampone via Camba.

The data of this study were collected through structured interview and questionnaire and analyzed by using logistic regression model. The selection of samples was done by accidental sampling.

The results of the study indicate that the family income and duration of travel have positive and significant correlation with the demand of bus transportation service from Makassar to Watampone via Camba. The travel expenses and conveniences have a negative and insignificant correlation with the demand of bus transportation service, whereas travel management has a positive and significant correlation with the demand of bus transportation service. The travel management has a positive but insignificant correlation with the demand of bus transportation service.

Keyword : Transportation service, demand

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam rencana pembangunan jangka menengah nasional 2015 – 2019 dinyatakan bahwa, pembangunan transportasi diarahkan untuk mendukung perwujudan Indonesia yang lebih sejahtera dan sejalan dengan perwujudan Indonesia yang aman dan damai serta adil dan demokrasi.

Untuk mendukung perwujudan kesejahteraan masyarakat, akan fungsi pelayanan transportasi umum adalah melalui penyediaan jasa transportasi guna mendorong pemerataan pembangunan, melayani kebutuhan masyarakat luas dengan harga terjangkau baik diperkotaan maupun pedesaan, mendukung peningkatan kesejahteraan masyarakat di wilayah pedalaman dan terpencil, serta melancarkan pertumbuhan sektor-sektor ekonomi nasional.

Kota Makassar adalah merupakan salah satu pusat aktivitas kegiatan provinsi Sulawesi Selatan dan merupakan pusat pengembangan Kawasan Timur Indonesia (KTI), sehingga mempunyai peranan yang penting. Disamping sebagai pusat administrasi/ pemerintah Provinsi Sul Sel, juga merupakan pusat pendidikan, pusat aktivitas kebudayaan dan industri, jumlah penduduk diperkirakan 1.193.434 juta jiwa, dengan laju pertumbuhan penduduk 2,71 % per tahun dengan luas wilayah 175,77 km² (Jinca, 2002).

Berdasarkan kondisi geografis Kota Makassar trayek pengoperasian angkutan bus terdiri dari empat kelompok jurusan atau trayek yaitu :

➤ Utara = Makassar – Pare-pare, Mamuju, Tator, dan Palopo.

¹ Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Yayasan Pendidikan Indonesia (STIE YAPI BONE)

- Timur = Makassar – Watampone (via camba). (via watangsoppeng), (via sengkang).
- Selatan = Makassar – Takalar, Jeneponto, Sinjai dan Selayar.

Sehubungan dengan pengoperasian jaringan trayek jasa angkutan bus tersebut diatas, maka trayek Makassar - Watampone merupakan salah satu jaringan trayek yang dilalui oleh lintasan penyeberangan Bajo'E – Kolaka yang terletak kurang lebih 180 kilometer dari kota Makassar yang merupakan pelabuhan penyeberangan yang menghubungkan Sulawesi Selatan dengan Sulawesi Tenggara. Maka dalam hal ini trayek Makassar - Watampone akan meningkatkan serta melancarkan mobilitas distribusi barang dan jasa serta mendorong pertumbuhan sektor - sektor ekonomi masyarakat dan meningkatkan pelayanan jasa transportasi secara efisien, andal, berkualitas, aman dan dengan harga yang terjangkau.

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan, maka penulis tertarik mengangkat topic penelitian dengan judul :
“Analisis Permintaan Jasa Angkutan Bus Trayek Makassar – Watampone Via Camba

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang yang telah dikemukakan, maka yang menjadi pokok permasalahan adalah :

1. Seberapa besar pengaruh pendapatan keluarga, biaya perjalanan, lama perjalanan terhadap permintaan jasa angkutan bus trayek Makassar - Watampone via Camba.
2. Seberapa besar perbedaan permintaan jasa angkutan bus trayek Makassar - Watampone via Camba berdasarkan tingkat kenyamanan dan urusan perjalanan.

C. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh pendapatan keluarga, biaya perjalanan, lama perjalanan terhadap permintaan jasa angkutan bus trayek Makassar - Watampone via Camba.
2. Untuk melihat perbedaan permintaan jasa angkutan bus trayek Makassar – Watampone via Camba. berdasarkan tingkat kenyamanan dan urusan perjalanan.

METODOLOGI

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini adalah survey deskriptif dengan metode pendekatan *cross section*. Survey deskriptif dengan metode ini bertujuan untuk mendeskripsikan, menggambarkan atau melukiskan secara sistematis mengenai karakteristik responden terhadap permintaan jasa angkutan bus trayek Makassar - Watampone via Camba.

B. Populasi dan Sampel

a. Populasi

Yang dimaksud populasi dalam penelitian ini adalah penduduk kota Makassar yang menggunakan jasa angkutan bus antar kota dengan cara

survey langsung di lapangan dan dilakukan secara manual. Waktu pelaksanaan survey dibagi tiga tahap menurut waktunya untuk menentukan populasi dari 3 tahapan survey tersebut diambil tahapan yang paling banyak masyarakat kota watampone yang menggunakan jasa angkutan bus antar kota. Berdasarkan wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan dan sopir angkutan antar kota yaitu pada jam 16.00 – 18.00 Wita yang ditentukan sebagai acuan waktu survey awal

b. Sampel

Penarikan sampel dipilih secara *purposive sampling*, yaitu metode pengambilan sampel tidak secara acak melainkan berdasarkan pertimbangan tertentu atau sengaja. Sedangkan penentuan ukuran sampel dari populasi dilakukan dengan menggunakan rumus slovin dalam Prasetyo dan Jannah (2005) yaitu :

1. Untuk jumlah populasi kurang dari 500 orang, maka jumlah sampel yang diambil 100% dari jumlah populasi.
2. untuk jumlah populasi lebih dari 500 orang, maka jumlah sampel yang diambil mengikuti rumus :

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \dots\dots\dots(1)$$

Dimana :

n = ukuran sampel

N = ukuran populasi

e = persen kelonggaran ketidak telitian karena kesalahan pengambilan sampel yang masih dapat ditolerir atau diinginkan.

Berdasarkan metode penarikan sampel diatas maka penelitian ini hanya mengambil jumlah populasi sebanyak 99 sampel.

C. Jenis dan Sumber data

a. Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari objek penelitian dengan wawancara dan dengan menggunakan kuisioner yang diberikan secara langsung kepada penduduk kota watampone, sebagai berikut :

- 1).Data tentang karakteristik responden
- 2).Data tentang pendapatan keluarga selama sebulan
- 3).Data tentang biaya perjalanan
- 4).Data tentang lama perjalanan.
- 5).Data tentang tingkat kenyamanan selama perjalanan.
- 6).Data tentang urusan perjalanan.

b. Data sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dengan cara mengumpulkan hasil-hasil penelitian dan laporan-laporan instansi / departemen, diantaranya :

- 1).Biro Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Bone
- 2).Dinas Perhubungan Kabupaten Bone.
- 3).Dinas Prasarana Wilayah Kabupaten Bone.
- 4). Sumber pustaka lainnya.

D. Prosedur Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian ini, maka peneliti menggunakan prosedur pengumpulan data sebagai berikut :

- a. Dokumentasi, dalam hal ini dilakukan untuk memperoleh data tertulis, baik berupa buku, laporan-laporan ataupun sejenisnya yang didokumentasikan oleh instansi terkait atau melalui BPS Kabupaten Bone.
- b. Wawancara, data yang tidak diperoleh melalui teknik dokumentasi akan dilakukan dengan wawancara yaitu dengan tatap muka langsung dengan pihak-pihak yang terkait guna menggali informasi yang diperlukan. Wawancara dilakukan secara tidak terstruktur yang dilakukan secara bebas, dan materi pertanyaan akan disesuaikan pada saat wawancara berlangsung.

E. Metode Analisis Data

Analisis data yang dipergunakan untuk menganalisa variabel penelitian adalah menggunakan analisis statistik deskriptif dan inferensial.

1. Untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa angkutan bus trayek Makassar - Watampone via Camba, digunakan model analisis regresi logistic (Agung, 2013 dan Nachrowi, 2011), dengan formulasi sebagai berikut :

$$Y = \ln \left(\frac{p}{1-p} \right) = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 +$$

$$+ \dots + \varepsilon_i \dots \dots \dots (1)$$

$$\frac{p}{1-p} = \exp(\beta_0 X_1 + \dots + \varepsilon_i) \dots \dots \dots (2)$$

$$p(y = 1) = p = \frac{\exp(\beta_0 + \beta_1 X_1 + \dots + \varepsilon_i)}{1 + \exp(\beta_1 X_1 + \dots + \varepsilon_i)} \dots \dots (3)$$

P = proporsi nilai y = 1 dalam populasi

$$p = \frac{\exp(\beta_0 - \beta_1 X_1 + \dots + \beta_x X_x)}{1 + \exp(\beta_1 X_1 + \dots + \beta_x X_x)} \dots \dots (4)$$

Dimana :

p = proporsi nilai y = 1 dalam sampel

Y = Variabel terikat, yaitu permintaan jasa angkutan antarKota (nilai indikator 1 = jasa angkutan mini bus, nilai Indikator 0 = jasa angkutan non bus).

β = intercept (konstanta)

β_1 - β_5 = koefisien-koefisien regresi

ε_i = kesalahan variabel acak (galat)

variabel bebas – variabel bebas (X_i) adalah :

X1 = Pendapatan Keluarga

X2 = Biaya perjalanan

X3 = Lama perjalanan

X4 = Tingkat kenyamanan (nilai indikator 1 = nyaman, dan nilai Indikator 0 = tidak nyaman)

X5 = Urusan Perjalanan (nilai indikator 1 = urusan reguler, dan Nilai indikator 0 = urusan lainnya).

2. Pengujian signifikansi model dan parameter

Penerapan model regresi logistik dalam penelitian ini selanjutnya dilakukan uji taraf signifikansi pada nilai estimasi masing-masing faktor dan untuk keperluan ini dipilih $\alpha = 0,05$ dan taraf signifikansi $\alpha = 0,20$ (Agung, 2013).

Selanjutnya dilakukan uji signifikansi dengan menggunakan uji G dan uji W (wald). Uji G (*Goodness of Fit Test*) digunakan untuk menguji

keberartian pengaruh dari seluruh variabel bebas (X_1, X_2, X_3, X_4, X_5 dan X_n) secara bersama-sama (simultan) terhadap variabel terikat (Y). Sedangkan Uji W (wald) digunakan untuk menguji koefisien regresi model logistik secara parsial (X_i) dari variabel (Y).

Perbedaan perilaku permintaan jasa angkutan bus antar kota dapat dilihat dengan memperhatikan nilai-nilai estimator dan persamaan fungsi regresi logistik pada model yang dieksponensialkan (*Odd Ratio*).

Untuk mengetahui pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat, digunakan uji signifikansi, yaitu :

- a. Uji G (*Goodness of Fit Test*) digunakan untuk menguji keberartian pengaruh (signifikansi) dari seluruh variabel bebas secara bersama-sama terhadap variabel terikat, dan nilai $-2 \text{ Log Likelihood}$ pada model regresi logistik menunjukkan koefisien determinasi.

Hipotesis dirumuskan : $H_0 : b_1, b_2, b_3, b_4, b_5, b_i = 0$ berarti tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara bersama-sama antara variabel bebas ($X_1, X_2, X_3, X_4, X_5, X_i$) terhadap variabel terikat (Y).

Sebaliknya jika : $H_1 : b_1, b_2, b_3, b_4, b_5, b_i \neq 0$ berarti terdapat pengaruh yang signifikan secara bersama-sama antara variabel bebas ($X_1, X_2, X_3, X_4, X_5, X_i$) terhadap variabel (Y).

Nilai G (*Goodness of Fit Test*) dapat dicari dengan rumus (Nachrowi, 2002) :

$$G = -2 \ln \frac{\text{likelihood}(\text{modelB})}{\text{likelihood}(\text{modelA})} \dots \dots (5)$$

Model B = model yang hanya terdiri dari konstanta saja

Model A = model yang terdiri dari seluruh variabel

G (*Goodness of Fit Test*) berdistribusi Khi Kuadrat dengan derajat bebas p atau $G - X^2_{p, \alpha}$, $p ; \alpha$ tingkat signifikansi. Bila H_0 ditolak artinya model A signifikansi pada tingkat signifikansi α .

- b. Uji W (wald)

Uji W(wald) digunakan untuk menguji koefisien regresi model logistik secara parsial (X_i) dari variabel terikat (Y).

$H_0 : \beta_j = 0$ untuk suatu j tertentu ; $j = 0, 1, 2, \dots, p$ dan $H_1 : \beta_j \neq 0$ statistik uji yang digunakan adalah :

$$W_j = \left[\frac{\beta}{SE\beta} \right] j = 0, 1, 2, \dots, p \dots \dots (6)$$

Statistik berdistribusi Khi Kuadrat dengan derajat bebas 1 atau secara simbolis ditulis $W_j - X^2_{1, \alpha}$. H_0 ditolak jika $W > X^2_{1, \alpha}$; α tingkat signifikansi yang dipilih. Bila H_0 ditolak berarti parameter tersebut signifikansi secara statistik pada tingkat signifikansi α .

Interpretasi koefisien pada model regresi logistik dilakukan dalam bentuk *odd ratio* (perbandingan resiko) atau dalam *adjusted probability* (probabilitas terjadi).

Odd didefinisikan : $\frac{p}{1-p}$ (*resiko*)

Dimana p adalah probabilitas sukses ($y = 1$) dan $1-p$ adalah probabilitas gagal ($y = 0$). Jika variabel bebas kategori maka interpretasi dengan membandingkan nilai odd dari nilai lainnya (exp,

β_j) kali resiko terjadinya peristiwa $y = 1$ pada kategori $X_j = 0$. Namun jika variabel bebas kontinyu maka interpretasinya adalah setiap kenaikan C unit satuan pada variabel bebas akan mengakibatkan resiko terjadinya $y = 1$ sebesar $\exp.(C, \beta_j)$ kali lebih besar.

Semua metode statistik pengujian hipotesis ini akan menggunakan hasil print out program komputer dengan piranti lunak (software) SPSS (*Statistic Program Social Science*) versi 20.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Bus Trayek Makassar - Watampone via Camba

Hasil model regresi logistic faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa angkutan bus trayek Makassar – Watampone via Camba, pada lampiran 1. Hasil estimasi persamaan model logistic faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa angkutan bus trayek Makassar - Watampone via Camba yang ditemukan dari lampiran 1 yang terlihat pada tabel 4.5.1 menghasilkan beberapa keputusan dan kesimpulan yang dapat diambil dalam menganalisa permintaan jasa angkutan mini bus antar kota adalah :

1. Menilai kelayakan keseluruhan model

Angka -2 Log Likelihood adalah 137.243 adalah awal (Block Number = 0), kemudian pada Block Number = 1 angka -2 Log Likelihood turun menjadi 118.115. penurunan ini, pada regresi binary likelihood mirip dengan pengertian *sum of squared error* pada model regresi, menunjukkan model yang lebih baik. Dengan angka yang sedemikian besar, maka dapat diputuskan bahwa model yang terdiri dari seluruh variabel independen signifikan secara statistic pada taraf nyata $\alpha = 0,05$.

Nilai *Goodness of fit test* adalah 8.575 dengan tingkat signifikansi 0.379 menandakan bahwa model ini layak untuk menjelaskan perbedaan perilaku dalam permintaan jasa angkutan. Keputusan ini diambil karena tingkat signifikansi (0.379) lebih besar dari taraf nyata $\alpha = 0,05$. Kelayakan model ini, mengacu pada hasil *goodness of fit test* dapat berarti bahwa model layak dipakai untuk analisis selanjutnya, karena tidak ada perbedaan yang nyata antara klasifikasi yang diprediksi dengan klasifikasi yang diamati.

Selanjutnya kelayakan model harus dilihat juga nilai kelayakan model yaitu sebesar 15.053 dengan tingkat signifikansi 0.010. hasil ini dapat berarti model sangat layak karena nilai signifikansi model lebih kecil dari nilai taraf nyata α ($0.010 < 0.05$).

2. Uji Wald

Uji Wald digunakan untuk menguji kelayakan model logistic secara parsial, atau menguji keberartian pengaruh variabel independen : pendapatan keluarga, biaya perjalanan, lama perjalanan, tingkat kenyamanan, urusan perjalanan, terhadap variabel dependen : kategori permintaan jasa angkutan bus antar kota di Makassar.

Tabel 4.5.1 Hasil Persamaan Model Logistic Permintaan Jasa Angkutan Bus Trayek Makassar - Watampone via Camba.

Variabel	B	Exp (B)	Wald	Sig.
Pendapatan Keluarga	0.049	1.050	7.890	0.005
Biaya perjalanan	-0.220	0.803	1.633	0.201
Lama perjalanan	0.771	2.162	5.378	0.020
Tingkat kenyamanan	-0.426	0.653	0.764	0.382
Urusan perjalanan	0.025	1.025	0.003	0.956
Constant	-4.274	0.014	3.793	0.051
Goodness of fit test = 8.575 Signifikansi = 0.379				
Model = 15.053 Signifikansi = 0.010				
-2 Log Likelihood = 137.243				

Sumber : Data Primer, 2016

Tabel 4.5.1 memperlihatkan keberartian pengaruh tersebut. Variabel independen pendapatan keluarga (7.890) dan lama perjalanan (5.378) secara parsial berpengaruh nyata terhadap variabel dependen kategori permintaan jasa angkutan bus, karena nilai signifikansi variabel-variabel tersebut lebih kecil dari taraf nyata α $0.005 < 0.20$ untuk variabel pendapatan keluarga dan α $0.020 < 0.20$ untuk variabel lama perjalanan. Biasanya taraf nyata pada penelitian-penelitian ilmu-ilmu sosial adalah 0.20 atau 20 % (Agung : 2006), sedangkan pada variabel independen biaya perjalanan, tingkat kenyamanan, urusan perjalanan tidak berpengaruh nyata terhadap variabel dependen permintaan jasa angkutan bus antar kota.

Dari kelima variabel independen hanya pendapatan keluarga dan lama perjalanan yang secara parsial berpengaruh signifikan terhadap perilaku penduduk kota Makassar dalam melakukan permintaan jasa angkutan mini bus antar kota. Dihubungkan dengan hasil distribusi pendapatan keluarga responden pengguna jasa angkutan mini bus antar kota di Makassar nampak bahwa persentase tertinggi dari tingkat pendapatan responden adalah antara Rp 800.000 – Rp 1.600.000 yakni 47,5%. Selanjutnya pendapatan keluarga lebih besar dari Rp 1.600.000 sampai Rp 2.500.000 sebesar 31,3 %, dan persentase terendah terdapat pada pendapatan keluarga lebih besar dari Rp 2.500.000 sebesar 21,2 %. Pendapatan keluarga ini ada hubungannya dengan jabatan dan tingkat pendidikan yang di miliki, di mana pekerja (berpenghasilan tetap) yang jabatan dan berpendidikan tinggi mempunyai penghasilan yang tinggi pula. Hal ini sesuai dengan asumsi teori *human capital* bahwa seseorang dapat meningkatkan pendapatannya melalui peningkatan pendidikan (Simanjuntak, 2008). Data empiris dan hasil perhitungan statistic ini ternyata mendukung pernyataan Morlok (2008) menyatakan bahwa permintaan akan jasa transportasi sangat dipengaruhi oleh elastisitas pendapatan, perilaku hukum engel : apabila pendapatan dari seseorang naik, maka orang tersebut akan secara sebanding mengurangi proporsi pengeluarannya untuk memperoleh barang-barang kebutuhan sehari-hari dan menggantikannya dengan barang-barang yang lebih mewah atau sekunder, begitu pula dengan pernyataan Engel dalam Fisher (2006), menyatakan bahwa terdapat hubungan positif yang kuat antar pendapatan dan pengeluaran bagi transportasi, artinya apabila tingkat pendapatan pemakai jasa transportasi makin meningkat, maka permintaan jasa

transportasi makin meningkat pula, karena kebutuhan melakukan perjalanan makin meningkat. Kemudian lain halnya dengan lama perjalanan jika dihubungkan dengan hasil distribusi responden pengguna jasa angkutan mini bus antar kota di kota Watampone nampak bahwa lama perjalanan responden Makassar-Watampone dengan menggunakan jasa angkutan bus antar kota rata-rata membutuhkan waktu lebih dari 5 jam sebesar 88,9 %. Dan untuk lama perjalanan kurang dari atau sama dengan 5 jam hanya sebesar 11,1 %. Lama perjalanan ini tergantung dari tingkat kecepatan angkutan mini bus antar kota, kemacetan lalu lintas, dan faktor-faktor lain yang mempengaruhi lama perjalanan angkutan bus antar kota trayek Makassar - Watampone rata-rata lama perjalanan responden dengan menggunakan jasabus antar kota trayek Makassar - Watampone adalah sebesar 5 jam.

2. MODEL LOGISTIK

Model yang ditemukan dari perhitungan model regresi logistic perilaku permintaan jasa angkutan mini bus di kota Watampone trayek Makassar - Watampone adalah :

$$Y = \ln\left(\frac{p}{1-p}\right) = -4,274 + 0,049 \text{ Pendapatan keluarga} - 0,0220 \text{ Biaya perjalanan} + 0,771 \text{ Lama perjalanan} - 0,426 \text{ Tingkat kenyamanan} + 0,025 \text{ Urusan perjalanan}.$$

Selanjutnya untuk melihat perbedaan perilaku permintaan jasa angkutan bus antar kota di kota Makassar , maka perlu diperhatikan dan dianalisis nilai-nilai estimator dari persamaan diatas.

3. Penjelasan Model Logistik

a. Konstanta

Persamaan model regresi logistic permintaan jasa angkutan bus antar kota di kota Makassar trayek Makassar – Watampone via Camba ini menunjukkan nilai konstan adalah :

-4,274 memiliki arti bahwa $\ln\left(\frac{p}{1-p}\right) = -4,274$ pada saat semua variabel independen bernilai 0. Dengan demikian besaran :

$$\ln\left(\frac{p}{1-p}\right) = e^{-4,274} \text{ atau besaran proporsi atau probabilitas}$$

$p = \frac{e^{-4,274}}{1+e^{-4,274}} = \frac{0,0139}{1,0139} = 0,014$ dengan perkataan lain bahwa probabilitas responden melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota bagi penduduk kota Makassar adalah 0,014 atau 1,4 %. Dengan perkataan lain portabilitas penduduk kota Makassar dan variable independen (numerik) lainnya terjadi perubahan adalah 98,6% untuk permintaan jasa angkutan non bus.

b. Koefisien Regresi Pendapatan Keluarga

Nilai koefisien regresi pendapatan keluarga adalah 0,049. Hal ini dapat berarti jika pendapatan keluarga ditingkatkan 1% maka kemungkinan atau portabilitas penduduk kota Makassar melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota adalah :

$$Y = \frac{p}{1-p} = -4,274 + 0,049 (1) = -4,225$$

$$Y = \frac{\exp.-4,225}{(1+\exp.-4225)} = \frac{0,0146}{1,0146} = 0,0144$$

Jika permintaan keluarga ditambah 1 % maka portabilitas orang yang melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota adalah 1,44 % Proporsi penduduk kota Makassar untuk melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota akibat pengaruh faktor pendapatan keluarga adalah:

$$\begin{aligned} &\text{Ln Odd Ratio (Pendapatan Keluarga)} \\ &= \beta \text{ Pendapatan Keluarga} \\ &= \exp.(0,049) \\ &= 1,050 \end{aligned}$$

Slope untuk variable pendapatan keluarga mempunyai parameter 0,049 menyatakan bahwa proporsi peningkatan pendapatan keluarga akan mengurangi proporsi responden untuk melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota. Jadi resiko responden yang pendapatannya keluarganya meningkat untuk melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota adalah 1,050 kali lebih besar bila dibandingkan dengan responden yang pendapatannya keluarganya tidak meningkat. Atau dengan kata lain perilaku penduduk kota Makassar yang pendapatan keluarganya lebih tinggi untuk melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota mempunyai resiko lebih besar dibandingkan dengan penduduk kota Makassar yang pendapatan keluarganya lebih rendah, sehingga kesimpulan yang dapat diambil adalah semakin meningkat pendapatan keluarga seseorang maka kecenderungan penduduk kota Makassar untuk melakukan perjalanan menggunakan jasa angkutan bus semakin besar.

c. Koefisien Regresi Biaya Perjalanan

Nilai koefisien regresi biaya perjalanan adalah – 0,0220. Hal ini dapat berarti jika biaya perjalanan bertambah 1 % maka kemungkinan atau protabilitas penduduk kota Makassar melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota adalah :

$$Y = \frac{p}{1 - p} = -4,274 - 0,220(1) = -4,296$$

$$Y = \frac{\exp.-4,296}{(1 + \exp.-4,296)} = \frac{0,0136}{1,0136} = 0,0134$$

Jika biaya perjalanan bertambah 1 % maka portabilitas orang yang melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota di kota Makassar adalah 1,34%. Nilai koefisien regresi biaya perjalanan adalah -0,0220. Hal ini berarti bahwa proporsi penduduk kota Makassar melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota akibat pengaruh faktor biaya perjalanan adalah:

$$\begin{aligned} &\text{Ln Odd Ratio (Biaya Perjalanan)} \\ &= \beta \text{ Biaya Perjalanan} \\ &= \exp.(-0,0220) \\ &= 0,9782 \end{aligned}$$

Slope untuk variable biaya perjalanan mempunyai parameter – 0,0220 menyatakan bahwa proporsi bertambahnya biaya perjalanan responden

akan mengurangi proporsi permintaan jasa angkutan bus antar kota. Atau dengan perkataan lain resiko pertambahan biaya perjalanan penduduk kota Watampone untuk melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota adalah 0,9782 kali lebih kecil. Sehingga kesimpulan yang dapat di ambil adalah pertambahan biaya perjalanan mempengaruhi permintaan jasa angkutan bus antar kota di kota Makassar menjadi lebih kecil.

d. Koefisien Regresi Lama Perjalanan

Nilai koefisien regresi lama perjalanan adalah 0,771. Hal ini dapat berarti jika lama perjalanan bertambah 1 jam maka kemungkinan atau protabilitas penduduk kota Makassar melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota adalah :

$$Y = \frac{p}{1-p} = -4,274 + 0,771(1) = -3,503$$
$$Y = \frac{\exp. -3,503}{(1 + \exp. -3,503)} = \frac{0,0301}{1,0301} = 0,0292$$

Jika lama perjalanan bertambah 1 jam maka protabilitas orang yang melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota di kota Makassar adalah 2,92 %. Nilai koefisien regresi biaya perjalanan adalah 0,771 hal ini berarti bahwa proporsi penduduk kota Makassar melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota akibat pengaruh faktor biaya perjalanan adalah :

$$\begin{aligned} &\text{Ln Odd Ratio (Lama Perjalanan)} \\ &= \beta \text{ Lama Perjalanan} \\ &= \exp.(0,771) \\ &= 2,1619 \end{aligned}$$

Slope untuk variable lama perjalanan mempunyai parameter 0,771 menyatakan bahwa proporsi bertambahnya lama perjalanan responden akan meningkatkan proporsi permintaan jasa angkutan bus antar kota. Atau dengan perkataan lain resiko pertambahan lama perjalanan penduduk kota Makassar untuk melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota adalah 2,1619 kali lebih besar. Sehingga kesimpulan yang dapat diambil adalah pertambahan lama perjalanan mempengaruhi permintaan jasa angkutan mini bus antar kota di kota mempengaruhi permintaan jasa angkutan bus antar kota di kota Makassar menjadi meningkat.

e. Koefisien Regresi Tingkat Kenyamanan

Nilai koefisien regresi tingkat kenyamanan adalah - 0,426. Hal ini dapat berarti jika nyaman = 1 dan tidak nyaman = 0 maka kemungkinan atau protabilitas penduduk kota Makassar dalam melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota adalah :

$$Y = \frac{p}{1-p} = -4,272 - 0,426(1) = -4,7$$
$$Y = \frac{\exp. -4,7}{(1 + \exp. -4,7)} = \frac{0,0099}{1,0091} = 0,0090$$

Jika penduduk kota Makassar merasa nyaman dalam melakukan perjalanan dari Makassar – Watampone maka protabilitas melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota adalah 9,00%. Nilai koefisien

regresi tingkat kenyamanan adalah -0,426. Hal ini dapat berarti bahwa proporsi permintaan jasa angkutan bus antar kota dalam kaitannya dengan tingkat kenyamanan adalah :

$$\begin{aligned}\text{Ln Odd Ratio (Tingkat Kenyamanan)} \\ &= \beta \text{ Tingkat Kenyamanan} \\ &= \exp.(-0,426) \\ &= 0,6531\end{aligned}$$

Slope untuk variable tingkat kenyamanan mempunyai parameter -0,426 menghasilkan angka Ln Odd Ratio 0,6531 yang menyatakan bahwa proporsi tingkat kenyamanan pada permintaan jasa angkutan bus angkutan kota lebih kecil dibandingkan proporsi permintaan jasa angkutan mini bus antar kota pada tingkat tidak nyaman. Dengan demikian resiko permintaan jasa angkutan bus antar kota pada tingkat nyaman adalah 0,6531 kali bila dibandingkan dengan permintaan jasa angkutan bus antar kota pada tidak nyaman. Sehingga kesimpulan yang dapat diambil bahwa pengaruh rasa tidak nyaman dalam melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota di kota Makassar adalah lebih besar dibandingkan dengan pengaruh rasa nyaman dalam melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota di kota Makassar.

f. Koefisien Regresi Urusan Perjalanan

Nilai koefisien regresi urusan perjalanan adalah 0,025. Hal ini dapat berarti jika urusan regular = 1 dan urusan lainnya = 0 maka kemungkinan atau portabilitas penduduk kota Makassar dalam melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota adalah :

$$\begin{aligned}Y &= \frac{p}{1-p} = -4,274 + 0,025(1) = -4,249 \\ Y &= \frac{\exp. -4,249}{(1 + \exp. -4,249)} = \frac{0,01423}{1,01423} = 0,014\end{aligned}$$

Jika penduduk kota Makassar melakukan perjalanan dengan urusan regular dari Makassar - Watampone maka portabilitas melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota adalah 1,40 %. Nilai koefisien regresi urusan perjalanan adalah 0,025. Hal ini dapat berarti bahwa proporsi permintaan jasa angkutan bus antar kota dalam kaitannya dengan urusan perjalanan adalah :

$$\begin{aligned}\text{Ln Odd Ratio (Tingkat Kenyamanan)} \\ &= \beta \text{ Urusan Perjalanan} \\ &= \exp.(-0,025) \\ &= 1,0253\end{aligned}$$

Slope untuk variable urusan perjalanan mempunyai parameter 0,025 menghasilkan angka Ln Odd Ratio 1,0253 yang menyatakan bahwa proporsi urusan regular pada permintaan jasa angkutan bus antar kota lebih besar dibandingkan proporsi permintaan jasa angkutan bus antar kota dengan urusan lainnya. Dengan demikian resiko permintaan jasa angkutan bus antar kota pada urusan regular adalah 1,0253 kali bila dibandingkan dengan permintaan jasa angkutan bus antar kota dengan urusan lainnya. Sehingga kesimpulan yang dapat diambil bahwa dalam melakukan

permintaan jasa angkutan bus antar kota di kota Makassar dengan urusan perjalanan lainnya adalah lebih kecil dibandingkan dalam melakukan permintaan jasa angkutan bus antar kota di kota Makassar dengan urusan perjalanan regular.

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan, maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Pendapatan keluarga dan lama perjalanan mempunyai hubungan positif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan bus antar kota di kota Makassar trayek Makassar-Watampone via Camba.
2. Biaya perjalanan dan tingkat kenyamanan mempunyai hubungan negatif dan tidak signifikan terhadap permintaan jasa angkutan bus antar kota di kota Makassar trayek Makassar - Watampone.
3. Urusan perjalanan mempunyai hubungan positif dan tidak signifikan terhadap permintaan jasa angkutan bus antar kota di kota Makassar trayek Makassar - Watampone.
4. Dengan demikian dari lima variabel yang terpilih, hanya dua variabel diantaranya yaitu pendapatan keluarga dan lama perjalanan yang berpengaruh signifikan terhadap permintaan jasa angkutan bus antar kota di kota Makassar trayek Makassar-Watampone. Hal ini menunjukkan bahwa makin tinggi pendapatan keluarga penduduk kota Makassar lebih cenderung melakukan perjalanan dengan menggunakan bus. Demikian juga makin lama perjalanan, maka makin cenderung mereka melakukan perjalanan dengan menggunakan jasa angkutan bus.

B. Saran-saran

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan maka dapat diambil beberapa saran-saran sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan penggunaan jasa angkutan bus antar kota, maka disatu sisi, harus ditingkatkan sesuai dengan tingkat kebutuhan pelaku pergerakan, diantaranya :
 - Besaran tarif/ongkos yang terjangkau disesuaikan dengan pelayanannya.
 - Waktu perjalanan penumpang terhadap penggunaan jasa angkutan tidak begitu tinggi.
 - Kondisi kenyamanan di kendaraan angkutan yang sesuai dengan harapan penumpang.
2. Walaupun kondisi prasarana jalan memperlihatkan perkembangan yang cukup baik, diharapkan pula kepada semua pihak agar pembangunan dan pemeliharaan prasarana jalan terus ditingkatkan, baik dalam arti peningkatan mutu dari jalan tersebut, sehingga nantinya keadaan transportasi di daerah ini memberikan suatu pelayanan yang lebih baik bagi penduduk.
3. Layanan bus daerah antar batas harus didorong agar layanannya meluas sehingga perjalanan lintas wilayah menjadi semakin mudah.

DAFTAR PUSTAKA

- Adrianus, S.2004. *Analisis Pelayanan Transportasi Jalan Raya Poros Kairatu Masohi Dalam Pengembangan Kawasan Seram Selatan*. Tesis Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Amirullah, 2005. Analisis Potensi Permintaan Angkutan Laut Terhadap Ketersediaan Fasilitas Pelabuhan Labuan Uki Kabupaten *Bolaang Mangondow, Sulawesi Utara*. Tesis Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Agung , I Gusti Ngurah, 2013. *Metode penelitian sosial (Pengertian Dan Pemakaian Praktis)*. LDFE UI, Jakarta.
- Biro Pusat Statistik 2015, *Kabupaten Bone dalam angka 2015*, Kabupaten Bone.
- Bruton, M.J 2005. *Introduction to Transportation Planning, 3rd edition*. Hutchisin, Melbourne.
- Branch, Alan E. 2006. *Elements of Shipping*. 7th Edition. Chapman dan Hall.
- Coyle, John J., Barda, Edward J., Novack, Robert A., 2004, *Transportasi* West Publishing Company.
- Fisher. 2008. *Teori Harga dan Penetapan*. Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Kamaluddin, R.2003.*Ekonomi Transportasi, karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Ghali Indonesia, Jakarta.
- Maringan, M.M.2003. *Ekonomi Transportasi*. Ghali Indonesia, Jakarta.
- Munawar, A.2005. *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Beta Offset, Yogyakarta.
- Morlok, Edwar, K. 1998. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga, Jakarta.
- Mukti, Elsa. T. 2001. *Kompetensi Pilihan Moda Angkutan Penumpang Antar Kota Kereta Api dan Bus (Studi Kasus : Rute Bandung – Jakarta)*. Tesis Pascasarjana ITB, Bandung.
- Miro, F. 2004. *Perencanaan Transportasi*. Erlangga, Jakarta.
- Nasution,H.M.N.2004. *Manajemen Transportasi*. Ghalia.Indonesia.
- Nuraini Ida. 2001. *Pengantar Ekonomi Mikro*. Universitas Muhammadiyah. Malang.
- Nur Dwiana,S. S.2003. *Analisis Permintaan Jasa Transportasi untuk Arus Penumpang Laut di Sulawesi*. Tesis Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Ruru, H.F. 2004. *Pengantar Ekonomi Transpor*. Universitas Muslim Indonesia, Ujung Pandang.
- Subardin. M. 2003. *Membedah Transportasi Kota Palembang*. Sriwijaya Post, Indonesia.
- Tamin, O. Z. 2007. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. ITB, Bandung.
- Widyahartono, B.1999. *Manajemen Transportasi*.Depdikbud Universitas Terbuka. Jakarta.
- Widyahartono, B.2009. *Manajemen Transportasi*. Depdikbud Univeresitas Terbuka, Jakarta.